

МОСКОВСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН
СЛУЖБА СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ

**Инструкция
по обеспечению безопасности
движения поездов
при обслуживании устройств
СЦБ на метрополитене**

«ТРАНСПОРТ»



МОСКОВСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН

СЛУЖБА СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ

Утверждаю:
Главный инженер
Московского метрополитена
А. В. Ершов
02.07.96

**Инструкция
по обеспечению безопасности
движения поездов
при обслуживании устройств
СЦБ на метрополитене**

УДК 656.2.08:656.25.004.5:656.342

Настоящая Инструкция устанавливает основные положения по организации технического обслуживания устройств СЦБ, обеспечивающих безопасность движения поездов.

**Ответственный за выпуск В. И. Ефременков
Заведующий редакцией Н. Л. Немцова
Редактор Е. Б. Васюкевич**

Выпущено по заказу Московского метрополитена

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Настоящая Инструкция устанавливает порядок производства работ, обеспечивающий безопасность движения поездов при техническом обслуживании, ремонте и устранении неисправностей устройств СЦБ.

При реконструкции и модернизации устройств, когда требования настоящей Инструкции не отражают всех вопросов безопасности движения, составляется утверждаемая начальником метрополитена местная инструкция, которая регламентирует порядок организации движения поездов в период производства работ.

1.2. Требования настоящей Инструкции обязательны для работников служб движения, сигнализации и связи, пути, электромеханической и других работников метрополитена, связанных с обслуживанием и эксплуатацией устройств СЦБ, пути и металлоконструкций, контролем за их действием, а также ремонтом и реконструкцией действующих устройств.

1.3. Устройства СЦБ должны содержаться в полном соответствии с требованиями Правил технической эксплуатации метрополитенов и Инструкции по техническому обслуживанию устройств СЦБ метрополитенов.

Все работы по техническому обслуживанию, ремонту и устранению неисправностей устройств СЦБ должны выполняться с соблюдением требований Инструкции по движению поездов и маневровой работе на метрополитенах Российской Федерации, настоящей Инструкции и в полном соответствии с утвержденными технологическими процессами.

1.4. Техническое обслуживание, ремонт сооружений и устройств должны производиться при обеспечении безопасности движения и, как правило, без нарушения графика движения поездов.

На линиях метрополитена (станциях, перегонах) работы по техническому обслуживанию, ремонту, испытанию и перемонтажу устройств СЦБ выполняются, как правило, в ночное время после окончания движения пассажирских поездов и снятия напряжения с контактного рельса.

Учитывая малую продолжительность ночного "окна", работы по техническому обслуживанию, ремонту и перемонтажу устройств СЦБ могут осуществляться после окончания движения пассажирских поездов (после проследования последнего поезда) до снятия напряжения с контактного рельса.

Работы по обслуживанию, ремонту и перемонтажу устройств СЦБ на парковых и деповских путях производятся как в дневное время (в часы наименее интенсивного движения без нарушения графика приема и отправления составов), так и в ночное (после окончания приема и выдачи составов).

Допускается производство указанных работ на соединительных ветвях во время движения пассажирских поездов при условии обеспечения нормальной работы устройств СЦБ на линиях, к которым эти ветви примыкают.

Если технологические "окна" для выполнения работ оказываются недостаточными, должно предоставляться регламентированное время порядком, установленным начальником метрополитена. В необходимых случаях должно быть прекращено пользование устройствами СЦБ, их временно отключают порядком, установленным настоящей Инструкцией.

При техническом обслуживании, ремонте и перемонтаже устройств СЦБ, связанных с путями ночного отстоя составов и другими путями, занятыми подвижным составом, указанные пути должны освобождаться от подвижного состава по заявке работника дистанции сигнализации в должности не ниже старшего электромеханика СЦБ. В Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети формы ДУ-46 (далее Журнал осмотра) делается соответствующая запись. Заявку необходимо подавать не менее чем за сутки до начала работ.

Работникам дистанции сигнализации по согласованию с поездным диспетчером разрешается во время движения пассажирских поездов на линиях метрополитена наблюдать за работой устройств СЦБ и производить работы без нарушения их нормального действия.

1.5. Техническое обслуживание, испытания, устранение неисправностей, ремонт и замена устройств и приборов СЦБ на станциях с путевым развитием должны осуществляться с разрешения дежурного по посту централизации (дежурного по станции). На линиях метрополитена, оборудованных диспетчерской централизацией, указанные работы должны выполняться с разрешения поездного диспетчера.

Перечень основных работ, выполняемых с выключением и без выключения устройств с оформлением записи в Журнале осмотра, и примеры оформления записей при выполнении этих работ указаны в приложениях 1, 2 и 5.

Отдельные виды работ на станциях, перегонах и в электродепо могут выполняться с разрешения дежурного по посту централизации (дежурного по станции) или поездного диспетчера без оформления записи в Журнале осмотра. Перечень таких работ указан в приложении 3.

1.6. Устройства можно выключать с сохранением или без сохранения пользования сигналами.

При выключении устройств без сохранения пользования сигналами возможность открытия сигналов и замыкания маршрутов, в которые входят выключенные устройства, исключается. На пульте управления контролируются положения всех входящих в маршрут стрелок и изолированных участков, кроме выключенных. Движение поездов по маршрутам, в которые входят выключенные устройства, производится при запрещающем показании сигналов. Фактическая свобода пути или изолированного участка, положение и запирающие (закрепление) каждой стрелки в маршруте проверяются порядком, установленным для этих случаев в технически-распорядительном акте (ТРА) станции.

При выключении централизованных стрелок и автостопов с сохранением пользования сигналами имеется возможность открытия сигналов по маршрутам, в которые входят выключенные устройства; при этом обеспечиваются контроль положения и замыкание всех входящих в маршрут стрелок, кроме выключенных. Фактическое положение и запирающие (закрепление) выключенных стрелок проверяется порядком, предусмотренным для этих случаев в ТРА станции.

1.7. Выключение стрелок, автостопов и изолированных участков с сохранением пользования сигналами осуществляется старшим электромехаником или ответственным дежурным по дистанции сигнализации (службе) с ведома руководства дистанции сигнализации.

Выключение проводится на срок: до суток — с разрешения начальника службы сигнализации и связи по согласованию с начальником службы движения; свыше суток — с разрешения начальника метрополитена.

Во всех случаях разрешение на выключение стрелок и автостопов с сохранением пользования сигналами должно передаваться через поездного диспетчера и дежурного по посту централизации (дежурного по станции).

В пределах станции или парковых путей разрешается одновременно выключать с сохранением пользования сигналами не более одной одиночной или двух спаренных стрелок.

1.8. Выключение стрелок, автостопов и изолированных участков с сохранением пользования сигналами производится в соответствии со схемами, утвержденными начальником Московского метрополитена.

1.9. Стрелки, изолированные участки и другие устройства без сохранения пользования сигналами при техническом обслуживании, ремонте, замене устройств и приборов СЦБ выключает электромеханик с разрешения дежурного по посту централизации при выполнении требований п. 1.4.

Кроме того, такое выключение должно применяться при путевых работах с закрытием движения по стрелке или изо-

лированному участку при сплошной замене рельсов, стрелочного перевода, остряков или рамных рельсов.

1.10. При обнаружении неисправности устройств СЦБ поездной диспетчер (дежурный по посту централизации или дежурный по станции) обязан сделать соответствующую запись в Журнале осмотра и немедленно сообщить о неисправности дежурному инженеру СЦБ Центрального диспетчерского пункта (ЦДПШ) или дежурному электромеханику СЦБ (ответственному по дистанции сигнализации, службе).

Получив сообщение о нарушении нормальной работы устройств, работник службы сигнализации и связи должен прибыть к дежурному по посту централизации (дежурному по станции), а на диспетчерском посту — к поездному диспетчеру, ознакомиться с характерными признаками неисправности, по кругу своих обязанностей принять меры к организации движения поездов и определить, требуется ли выключение неисправного устройства из централизации (из зависимости) с сохранением или без сохранения пользования сигналами, сделать соответствующую запись в Журнале осмотра и с ведома дежурного по посту централизации (дежурного по станции), а на диспетчерском посту — поездного диспетчера, приступить к устранению неисправности. Если работник службы сигнализации и связи прибывает в район расположения неисправных устройств, он должен сообщить об этом поездному диспетчеру (дежурному по посту централизации), а последний — отметить время его прибытия в Журнале осмотра. В последующем время своего прибытия для устранения неисправности работник службы сигнализации и связи подтверждает подписью.

После устранения неисправности работник службы сигнализации и связи может включить в действие устройства, работа которых временно прекращалась, только после того, как убедится в их исправном состоянии и вместе с дежурным по посту централизации проверит правильность действия устройств (последнее только для устройств электрической централизации; устройства на перегонах, не контролируемые на пульте управления, работник службы сигнализации и связи проверяет самостоятельно).

Ввод в действие устройств после фактической проверки правильности их действия оформляется в Журнале осмотра соответствующей записью за подписями электромеханика и дежурного по посту централизации. При расположении устройств на значительном расстоянии от помещения дежурного по посту централизации о вводе в действие устройств работник службы сигнализации и связи сообщает регистрируемой в Журнале осмотра телефонограммой, передаваемой по тоннельной связи поездному диспетчеру и дежурному по посту централизации (на станции без путевого развития дежурному по

станции), с последующей личной подписью этой телефонограммы в Журнале осмотра передавшим ее работником.

Действия приборов СЦБ (стрелок, сигналов и др.) проверяет с пульта управления дежурный по посту централизации, а при диспетчерском управлении — поездной диспетчер. Порядок действий при движении поездов в условиях неисправности устройств СЦБ определен главой 6, а при взрезе стрелки — главой 2 Инструкции по движению поездов и маневровой работе на метрополитенах Российской Федерации.

1.11. Запрещается при техническом обслуживании и ремонте устройств СЦБ создавать искусственные цепи, устанавливая временные перемычки, переворачивая приборы или другим способом.

1.12. При техническом обслуживании, ремонте, перемонтаже устройств и устранении неисправностей работникам службы сигнализации и связи запрещается срывать пломбы и пользоваться вспомогательными кнопками-счетчиками без предварительной записи в Журнале осмотра и без согласия дежурного по посту централизации, а на центральном диспетчерском посту — поездного диспетчера. За целостность пломб и регистрацию показаний кнопок-счетчиков несут ответственность работники службы движения.

2. ПОРЯДОК ВЫКЛЮЧЕНИЯ СТРЕЛОК

2.1. Во всех случаях при выключении стрелок для ремонта, технического обслуживания или устранения неисправности устройств СЦБ, когда острия стрелки отсоединяются от стрелочного электропривода, но механическая связь между остриями сохраняется, работники службы движения запирают стрелки в требуемом положении на навесной замок.

При нарушении механической связи между остриями (разъединение остряков) их закрепляет (зашивает) в требуемом положении работник службы пути, о чем делает соответствующую запись в Журнале осмотра. Места отсоединения рабочих и контрольных тяг указаны в приложении 4.

На время разъединения остряков, когда они не закреплены в определенном положении, стрелка ограждается в соответствии с указаниями Инструкции по сигнализации на метрополитенах как место препятствия для движения поездов.

Для выполнения регулировочных работ на выключенной стрелке электромеханик может перевести ее вручную с разрешения дежурного по посту централизации, переданному по телефону стрелочной связи.

Дежурный по посту централизации может разрешить движение по выключенной стрелке только после доклада работ-

ника, переведившего стрелку, или лично убедившись, что стрелка установлена в маршруте в требуемом положении, заперта на навесной замок или ее острия закреплены, положение стрелочной рукоятки (кнопки) соответствует положению стрелки и курбельная заслонка электропривода опущена вниз.

Ответственность за надежность закрепления остриев несет работник службы пути, а за соответствие положения стрелки заданному маршруту и надежность ее запираания навесным замком — работник службы движения.

2.2. С сохранением пользования сигналами стрелка выключается из централизации при условии постановки ее на макет. Стрелка может быть поставлена на макет только при местном управлении централизацией. Если стрелка находится на макете, переход на диспетчерское управление централизацией невозможен.

Старший электромеханик СЦБ, имея разрешение на выключение стрелки и согласовав с дежурным по посту централизации время начала работ, делает запись в Журнале осмотра. В этой записи указывается цель выключения, а также необходимость запираания стрелки на закладку и навесной замок или закрепления ее остриев в соответствии с требованиями настоящей Инструкции.

Дежурный по посту централизации на основании записи работника службы сигнализации и связи дает указание работнику службы движения о проверке положения стрелки и запираании стрелки на закладку и навесной замок в требуемом положении или работнику службы пути о закреплении (зашивке) остриев в требуемое положение. Если нарушен контроль положения стрелки, не переведившейся курбелем, то перед запираанием этой стрелки на закладку и навесной замок необходимо опустить курбельную заслонку стрелочного электропривода.

Получив сообщение о том, что стрелка заперта или ее острия закреплены в требуемом положении (при наличии записи об этом работника службы пути в Журнале осмотра), дежурный по посту централизации надевает на стрелочную рукоятку или обе стрелочные кнопки колпачки красного цвета и подписывается под текстом записи работника службы сигнализации и связи.

Для постановки стрелки на макет дежурный по посту централизации делает запись в Журнале осмотра о распломбировании кнопки макета "Включение макета", кнопки плюсового (минусового) положения и кнопки номера стрелки, переводимой на макет, и уведомляет об этом диспетчера.

Первой нажимается кнопка "Включение макета" (двухпозиционная с фиксацией), после чего загораются лампа над этой кнопкой и лампочка на контрольном табло в релейной.

Затем дежурный по посту централизации на пульте-табло и работник службы сигнализации и связи на контрольном табло в релейной одновременно нажимают кнопки плюсового (минусового) положения, при этом над кнопками загораются зеленые лампочки плюсового (желтые минусового) реле макета стрелки. После этого одновременно нажимаются кнопки с номером стрелки, устанавливаемой на макет, над этими кнопками загораются лампочки и гаснут лампочки "Разрешение включения". Если стрелка, переключённая на макет, имела на пульте-табло контроль положения, то гаснет лампочка контроля положения стрелки над стрелочными кнопками (стрелочной рукояткой) пульта-табло.

Убедившись, что выключение стрелки из централизации с сохранением пользования сигналами произведено правильно, работник службы сигнализации и связи делает в Журнале осмотра вторую запись о выключении стрелки из централизации и постановке ее на макет. Дежурный по посту централизации расписывается под этой записью. С этого момента можно устанавливать маршруты по этой стрелке для организации движения поездов по сигналам и выполнять работы по стрелке.

После устранения неисправности или окончания производства работ стрелка должна быть снята с макета и включена в централизацию. Электромеханик СЦБ или ответственный по дистанции (службе) сигнализации делает запись в Журнале осмотра о снятии стрелки с макета и о включении ее в централизацию для опробования с пульта-табло или сообщает об этом регистрируемой в Журнале осмотра телефонограммой, передаваемой по тоннельной связи поездному диспетчеру и дежурному по посту централизации.

Согласно записи или телефонограмме дежурный по посту централизации отжимает на пульте-табло кнопку "Включение макета". Загораются лампочки "Разрешение включения" и гаснут лампочки над кнопками макета; над стрелочными кнопками (стрелочной рукояткой) появляется контроль положения стрелки, включаемой в централизацию. После этого можно снять навесной замок и отвести от остряка закладку или раскрепить (расшить) остряки стрелки.

Во время проверки дежурному по посту централизации запрещается пользоваться светофорами по маршрутам, в которые входит проверяемая стрелка.

После проверки плотности прижатия остряка в плюсовом и минусовом положениях стрелки и соответствия индикации на контроле пульте-табло фактическому положению стрелки, а также требованиям п. 2.5 работник службы сигнализации и связи делает запись о результатах проверки и включении стрелки в централизацию в Журнале осмотра или сообщает об этом регистрируемой в Журнале осмотра телефонограммой,

передаваемой по тоннельной связи поездному диспетчеру и дежурному по посту централизации.

2.3. Если стрелку, выключенную из централизации с сохранением пользования сигналами, необходимо перевести в другое положение, движение поездов по указанной стрелке прекращается. Затем дежурный по посту централизации дает указание старшему электромеханику о снятии макета и соответствующему, предусмотренному в ТРА станции работнику службы пути или движения о переводе стрелки в требуемое положение.

После доклада работника, переводившего стрелку, о фактическом переводе стрелки и ее заперении (закреплении) дежурный по посту централизации уведомляет об этом старшего электромеханика. Электромеханик приступает к установке макета, соответствующего положению запертых (закрепленных) остряков.

Далее порядок действий электромеханика и дежурного по посту централизации аналогичен порядку, приведенному в п. 2.2.

2.4. Без сохранения пользования сигналами стрелка выключается из централизации в следующем порядке.

Электромеханик, согласовав с дежурным по посту централизации время начала работ, делает запись в Журнале осмотра о выключении стрелки. В записи указываются цель и способ выключения, а также необходимость заперения или закрепления (зашивания) остряков стрелки в соответствии с требованиями п. 2.1.

Дежурный по посту централизации на основании записи электромеханика дает указание работнику службы движения о заперении стрелки на навесной замок или работнику службы пути о закреплении (зашивании) остряков в требуемом положении. При этом стрелочная рукоятка (стрелочная кнопка) должна быть установлена (нажата) в соответствии с фактическим положением стрелки.

Получив сообщение о том, что стрелка заперта или ее остряки закреплены в требуемом положении (при наличии записи работника пути в Журнале осмотра), дежурный по посту централизации надевает на стрелочную рукоятку колпачок красного цвета. При кнопочном управлении стрелками колпачки надевают на обе кнопки.

Затем дежурный по посту централизации подписывается под текстом записи электромеханика, разрешая приступить к выключению стрелки из централизации. Электромеханик отключает контрольную цепь стрелки и совместно с дежурным по посту централизации убеждается, что выключена именно та стрелка, о которой сделана запись в Журнале осмотра (по отсутствию контроля положения стрелки и нулевому показанию амперметра при переводе стрелочной рукоятки или на-

жатию кнопок). После этого электромеханик может приступить к выполнению указанных в записи работ.

2.5. Во всех случаях об окончании работ электромеханик сообщает дежурному по посту централизации, который в свободное от движения поездов по данной стрелке время дает указание работнику службы движения или дежурному стрелочного поста снять со стрелки навесной замок или работнику службы пути снять закрепления.

Электромеханик включает стрелку и вместе с дежурным по посту централизации проверяет правильность ее работы. При этом проверяются: перевод стрелки, получение на пульте управления контроля перевода стрелки в плюсовое и минусовое положения, соответствие фактического положения стрелки нажатию плюсовой (минусовой) стрелочной кнопки или положению стрелочной рукоятки и индикации на пульте управления.

Кроме того, при замене или отключении более одной жилы стрелочного кабеля, замене автопереключателя и монтажа в электроприводе (отключении монтажа) совместно с дежурным по посту централизации дополнительно проверяются потеря контроля при размыкании контрольных контактов автопереключателя электропривода (в электроприводе с бесконтактным автопереключателем ротор-сектор перевести из переведенного положения в среднее), невозможность перевода стрелки при выключенном блок-контакте электропривода и отсутствие контроля спаренных стрелок на пульте управления, когда они находятся в разных положениях; при ремонте или переборке электропривода и гарнитуры — невозможность замыкания и получения на табло контроля положения стрелки, если ее переводят при закладке шаблона 4 мм между острием и рамным рельсом. При замене стрелочного электропривода выполняются все указанные выше проверки.

При отключении (более одного провода) или замене монтажа в схеме управления стрелкой электромеханик совместно с дежурным по посту централизации дополнительно проверяет невозможность перевода стрелки при занятом изолированном участке (занятость изолированного участка имитируется наложением типового шунта), а также в замкнутом маршруте.

Указанные выше проверки выполняют на основной и резервной схемах управления стрелкой. По окончании проверок электромеханик делает запись в Журнале осмотра о проведенных проверках и включении стрелки в централизацию. Дежурный по посту централизации ставит свою подпись под текстом записи электромеханика.

2.6. При производстве работ, связанных с выключением стрелки, являющейся охранной в других маршрутах, эта стрелка должна выключаться с сохранением пользования сигналами.

2.7. При неисправности стрелки, когда она не может быть переведена с пульта управления, дежурный по посту централизации с ведома поездного диспетчера должен самостоятельно перевести стрелку на ручное управление курбелем.

Если на пульте управления сохраняется контроль положения стрелки, переводимой курбелем, то прием, отправление и маневровые передвижения поездов по маршрутам, в которые входит данная стрелка, осуществляется по сигналам светофоров. В правильности установки по маршрутам стрелок, переводимых курбелем, дежурный по посту централизации убеждается по докладам работников, осуществляющих перевод стрелок, и по показаниям контрольных приборов на пульте управления.

Если электрический контроль положения стрелки, переводимой курбелем, отсутствует (нарушен), то на рукоятку (кнопки) такой стрелки надевается красный колпачок (колпачки), стрелка запирается в соответствующем маршруте на закладку и навесной замок. Если нарушен контроль положения стрелки, не переводившейся курбелем, то перед запирающей такой стрелки на закладку и навесной замок необходимо опустить курбельную заслонку стрелочного электропривода. О положении и запирающей такой стрелки в маршруте дежурный по посту централизации убеждается лично или по докладу работника, переводившего стрелку. В этом случае прием, отправление и маневровые передвижения поездов осуществляются по запрещающим показаниям светофоров и при опущенной вниз курбельной заслонке электропривода с соблюдением требований, предусмотренных в Инструкции по движению поездов и маневровой работе на метрополитенах Российской Федерации и ТРА станции.

После каждого перевода стрелки при помощи курбеля дежурный по посту централизации должен на пульте управления установить рукоятку этой стрелки в соответствии с фактическим положением стрелки, а при кнопочном управлении — нажать соответствующую кнопку.

При переводе на ручное управление одной из спаренных стрелок другая стрелка также должна переводиться на ручное управление.

3. ПОРЯДОК ХРАНЕНИЯ КУРБЕЛЕЙ, НАВЕСНЫХ ЗАМКОВ И КРАСНЫХ КОЛПАЧКОВ

На каждом посту централизации должны быть курбели от электроприводов для ручного перевода стрелок, красные колпачки для стрелочных и сигнальных рукояток или кнопок, а также навесные замки для запирающей стрелок. Количество и место хранения их устанавливаются ТРА станции.

Красные колпачки должны быть установленного образца и соответствовать типу эксплуатируемых устройств. Снабжение курбелями и красными колпачками обеспечивает начальник дистанции сигнализации.

Курбели от электроприводов централизованных стрелок должны храниться в запломбированном ящике на посту централизации, а также заблокированными в аппаратах в районе стрелочных переводов. Каждый курбель должен быть пронумерован.

Снабжение навесными замками, а также сохранность курбелей, красных колпачков и навесных замков обеспечивает начальник станции.

О срыве пломбы и изъятии курбеля дежурный по посту централизации делает запись в Журнале осмотра.

В технических кабинетах и мастерских, где ремонтируют стрелочные электроприводы, может находиться не более одного курбеля. На курбеле должен быть обозначен номер участка (цеха). Храниться курбель должен в запертом ящике. Ответственность за правильное хранение и использование курбеля, предназначенного только для регулировки ремонтируемых в мастерской электроприводов, несет старший электромеханик (мастер) цеха (участка).

4. ПОРЯДОК ВЫКЛЮЧЕНИЯ ИЗОЛИРОВАННЫХ УЧАСТКОВ

4.1. Без сохранения пользования сигналами изолированный участок выключается в следующем порядке.

Электромеханик, согласовав с дежурным по посту централизации время начала работ, делает в Журнале осмотра запись о выключении изолированного участка. В этой записи указываются цель и способ выключения, а если изолированный участок стрелочный, то и порядок перевода стрелок, входящих в него. Дежурный по посту централизации надевает на стрелочные рукоятки (кнопки) стрелок, входящих в выключаемый участок, красные колпачки, а затем подписывается под текстом записи электромеханика, разрешая выключить изолированный участок.

Выключение изолированного участка производится отключением путевого реле: в устройствах с кроссовым монтажом — изъятием дужек на релейном конце; в рельсовых цепях с блоками типа РЗФШ — изъятием этих блоков; в рельсовых цепях с нештепсельной аппаратурой — отключением монтажного провода или кабельной жилы релейного конца. На табло выключенный участок должен иметь индикацию занятости.

Выключив изолированный участок, электромеханик совместно с дежурным по посту централизации убеждается в не-

возможности открытия одного из сигналов по маршруту, в который входит этот участок. Кроме того, необходимо проверить, что перевод с пульта управления стрелок, входящих в выключенный участок, невозможен без пользования вспомогательной кнопкой. После этого электромеханик может приступить к выполнению работ.

При обрыве или коротком замыкании основной (дополнительной) обмотки дросселя-трансформатора и после проверки целостности рельсовых нитей неисправного участка:

изолированный участок длиной менее длины пассажирских поездов, обращающихся на данной линии, выключается на время движения поездов с сохранением пользования сигналами, а зависимости неисправной рельсовой цепи переносятся на следующую по ходу исправную рельсовую цепь по схеме, утвержденной начальником метрополитена. В случае выдачи на линию поезда длиной менее длины выключенного участка (грузовой поезд, перегонка вагонов и др.) машинисту следующего за ним поезда выдается письменное предупреждение о следовании на выключенном участке со скоростью не более 20 км/ч;

рельсовая цепь изолированного участка длиной более длины пассажирских поездов переключается с двухниточной на однониточную схему с применением переносных комплектов аппаратуры питающего и релейных концов рельсовой цепи.

4.2. Дежурный по посту централизации может пропускать поезда по маршрутам, в которые входит выключенный участок, только после проверки фактической свободности этого участка от подвижного состава порядком, установленным Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на метрополитенах Российской Федерации и ТРА станций.

Стрелки электрической централизации, входящие в выключенный изолированный участок, переводятся с помощью вспомогательной кнопки каждый раз с обязательной предварительной проверкой фактической свободности участка.

Закончив работу на изолированном участке, электромеханик включает его с ведома дежурного по посту централизации и проверяет правильность работы указанного участка и устройств, связанных с ним.

При этом электромеханик проверяет напряжение на путевом реле, чередование полярности в рельсовой цепи (при работах, связанных с отключением проводов) и совместного с дежурным по посту централизации — соответствие индикации на табло фактическому состоянию участка и контроль занятия всех ответвлений наложением испытательного шунта, а также задание маршрутов и перевод стрелок, связанных с данным участком. В правильности работы изолированного участка, перевода стрелок и задания маршрутов де-

журный по посту централизации убеждается по индикации на табло.

После проверки электромеханик делает запись в Журнале осмотра о включении участка, и под текстом этой записи расписывается дежурный по посту централизации.

Независимо от способа выключения изолированного участка с начала его проверки и до оформления записи в Журнале осмотра о включении дежурному по посту централизации запрещается открывать сигналы на разрешающие показания для движения поездов по маршрутам, в которые входит выключенный участок.

5. ПОРЯДОК ВЫКЛЮЧЕНИЯ СТРЕЛОК И ИЗОЛИРОВАННЫХ УЧАСТКОВ ПРИ ПУТЕВЫХ РАБОТАХ

5.1. Производство путевых плановых работ предварительно согласовывается начальником дистанции пути и начальником дистанции сигнализации.

При плановых путевых работах, связанных с нарушением действия устройств СЦБ, дорожный мастер не позднее чем за трое суток согласовывает время и место работы со старшим электромехаником СЦБ.

Перед началом работ на стрелке или изолированном участке дорожный мастер или бригадир пути делает соответствующую запись о характере работ и порядке движения поездов в Журнале осмотра по установленной форме. На основании этой записи при смене стрелочного перевода, замене рамных рельсов, остряков, ходовых рельсов электромеханик порядком, указанным в настоящей Инструкции, выключает изолированный участок без сохранения пользования сигналами, а стрелки — с сохранением или без сохранения пользования сигналами. Только после выключения стрелки и изолированного участка дежурный по посту централизации (дежурный по станции) расписывается под текстом записи дорожного мастера (бригадира пути), разрешая приступить к работам.

Изолированный участок может быть включен в действие только после совместной проверки электромехаником и дорожным мастером (бригадиром пути) состояния рельсовой цепи (наличия и исправности соединителей необходимых типов, исправности изолирующих элементов стрелочного перевода, изолирующих стыков, чистоты поверхности катания рельсов и т. д.). При разветвленных рельсовых цепях изолированный участок может быть включен после совместной проверки электромехаником и дежурным по посту централизации контроля занятия всех ответвлений наложением испытательного шунта.

Стрелка может быть включена в централизацию только после совместной проверки правильности ее работы электро-

механиком, дорожным мастером (бригадиром пути) и дежурным по посту централизации. При этом проверяются: плавность перевода стрелки вручную и с пульта управления, получение контроля окончания перевода стрелки в плюсовое и минусовое положения, невозможность получения на табло контроля положения стрелки, если ее переводят при закладке шаблона 4 мм между остряком и рамным рельсом.

После выполнения указанных работ делается запись в Журнале осмотра о включении стрелки или изолированного участка.

Работы должны быть организованы так, чтобы на оборудование и регулировку устройств СЦБ на стрелке было выделено после окончания путевых работ не менее 1 ч.

Движение поездов может быть открыто только после установки электротяговых соединителей, обеспечивающих выход тягового тока с изолированного участка.

5.2. В тех случаях, когда движение по неисправному стрелочному переводу закрывается и для устранения неисправности требуется немедленно выключить стрелку или изолированный участок, а электромеханик отсутствует, дежурный по посту централизации после оформления соответствующей записи в Журнале осмотра и выключения блок-контакта электропривода может разрешить работникам пути выполнять работу без выключения стрелки и изолированного участка из зависимости до прибытия электромеханика, сообщив об этом дежурному работнику дистанции СЦБ и поезвному диспетчеру.

После окончания ремонта до проверки электромехаником состояния устройств и оформления записи в Журнале осмотра прием, отправление и маневровые передвижения поездов осуществляются при закрытых сигналах порядком, установленным Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на метрополитенах Российской Федерации и ТРА станции.

5.3. При путевых работах на одной из двух спаренных стрелок с прекращением движения по ремонтируемой стрелке может быть сохранено пользование сигналами в маршрутах по другой (неремонтируемой) стрелке при условии запираания ее на навесной замок или закрепления (зашивания) в положении, исключающем выезд состава на ремонтируемую стрелку. В этом случае спаренные стрелки выключаются с сохранением пользования сигналами, а изолированный участок ремонтируемой стрелки — без сохранения пользования сигналами.

5.4. Работы по замене изолирующих элементов в изолирующих стыках, серьгах остряков, связных полосах и распорках стрелочных переводов, а также в арматуре устройств обдувки и обогрева стрелок должны производиться работниками пути по графику или по требованию электромеханика без выключения изолированного участка. Замена изолирующих эле-

ментов серег остряков должна производиться с участием электромеханика или электромонтера СЦБ. О замене изолирующих элементов и порядке движения работником пути должна оформляться запись в Журнале осмотра.

6. ПОРЯДОК ВЫКЛЮЧЕНИЯ СИГНАЛОВ И АВТОСТОПОВ

6.1. Ремонт светофоров, силового и сигнального кабелей, замена монтажа и другие работы, связанные с прекращением действия светофоров, производятся при выключении светофора из действия изъятием предохранителей или отключением обмоток сигнальных (линейных) реле.

Движение поездов (прием, отправление и маневровые передвижения, движение по перегонам) при выключенных светофорах производится порядком, определенным Инструкцией по движению электропоездов и маневровой работе на метрополитенах Российской Федерации. При действующих пригласительных сигналах светофоров полуавтоматического действия движение поездов производится по указанным сигналам.

6.2. Светофор (светофоры) полуавтоматического действия выключается из управления следующим образом.

Электромеханик, согласовав с дежурным по посту централизации время начала работ, делает запись в Журнале осмотра о выключении. В этой записи указываются цель выключения светофора (светофоров) и возможность пользования пригласительным сигналом (пригласительными сигналами).

Дежурный по посту централизации надевает на соответствующую сигнальную рукоятку (кнопку) красный колпачок (красные колпачки) и подписывается под текстом записи электромеханика, разрешая приступить к работам.

6.3. Закончив работу, электромеханик сообщает об этом дежурному по посту централизации, который разрешает в свободное от движения поездов время включить светофор полуавтоматического действия для опробования. Электромеханик включает светофор, проверяет его действие и правильность показаний.

При этом проверяются:

при выполнении работ, связанных с нарушением действия запрещающего показания сигнала, — наличие на светофоре запрещающего огня;

при замене линзового комплекта — видимость сигнала;

при замене головок светофора — видимость сигнала и правильность расположения огней на светофоре (открытием светофора на соответствующие огни);

при замене светофора, замене (ремонте) монтажа или кабеля, связанного с сигнальными показаниями светофора, — ви-

димось сигнала, правильность расположения огней на светофоре, соответствие сигнальных показаний таблице взаимозависимости стрелок, сигналов и маршрутов данной станции;

при замене (ремонте) монтажа в релейных и силовых шкафах и кабеля в схемах управления светофорами, в том числе связанных с автостопами, — соответствие сигнальных показаний таблице взаимозависимости стрелок, сигналов и маршрутов станции.

Если выключение светофоров полуавтоматического действия, а также других устройств электрической централизации было связано с работами в релейной (на стативах) — замена и ремонт монтажа и кабеля в наборных цепях, цепях управления сигнальными и сигнально-управляющими реле, сигналами, автостопами, модернизация схем и устройств и др., то при последующем их опробовании обязательно проверяется полнота зависимостей в указанных цепях (устройствах).

Кроме того, в перечисленных случаях совместно с дежурным по посту централизации проверяются: правильность перекрытия светофора с разрешающего показания на запрещающее; соответствие всех фактически возможных сигнальных показаний на светофоре контрольным показаниям на табло; правильность использования (разделки) маршрутов (при работах в релейной).

Убедившись в исправности светофора (светофоров) полуавтоматического действия, электромеханик делает запись в Журнале осмотра о его включении. После соответствующей проверки под этой записью ставит свою подпись дежурный по посту централизации.

6.4. При ремонте маршрутного указателя, связанном с прекращением его действия, после оформления записи в Журнале осмотра маршрутный указатель выключается изъятием предохранителей.

После окончания ремонта маршрутного указателя проверяются его видимость и соответствие сигнальных показаний таблице взаимозависимости стрелок, сигналов и маршрутов данной станции. Убедившись в правильном действии маршрутного указателя, электромеханик делает запись в Журнале осмотра о его включении. Под записью электромеханика расписывается дежурный по посту централизации.

6.5. Выключение автоматических светофоров, а также другие работы на перегонах производятся следующим образом.

Электромеханик, согласовав время начала работ с дежурным по посту централизации или дежурным по станции, ближайшей к прилегающему перегону, где будут производиться работы, делает запись в Журнале осмотра. В записи указываются цель и место производимых работ, а также их особенности — с кратковременным перекрытием автоматических светофоров или выключением последних из действия.

После окончания работ автоматические светофоры проверяются электромехаником в соответствии с п. 6.3.

Движение поездов при выключенных светофорах автоблокировки осуществляется порядком, установленным Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на метрополитенах Российской Федерации.

Перед выключением автостопа с сохранением пользования сигналами машинистам поездов выдаются письменные предупреждения о выключении автостопа.

По окончании работ и проверки электромеханик делает запись об исправности устройств и включении их в действие в Журнале осмотра той станции, где была сделана запись о производстве работ, или сообщает об этом регистрируемой в Журнале осмотра телефонограммой, передаваемой по тоннельной связи поезвному диспетчеру и дежурному по посту централизации (дежурному по станции). Под записью электромеханика расписывается дежурный по посту централизации (дежурный по станции).

7. ПОРЯДОК ЗАМЕНЫ ПРИБОРОВ

7.1. В устройствах СЦБ приборы заменяют: на станциях и перегонах — после окончания движения пассажирских поездов; на парковых путях и соединительных ветвях — в свободное от движения поездов время без нарушения графика приема и отправления поездов. В устройствах диспетчерской централизации приборы заменяют в любое время по согласованию с поездным диспетчером.

При комплексной замене приборов СЦБ на сигнальных установках порядок работ устанавливается местной инструкцией, утверждаемой начальником метрополитена.

7.2. Приборы на станции необходимо заменять последовательно, по одному.

Единочная замена приборов штепсельного типа производится с устного согласия дежурного по посту централизации (дежурного по станции) или поездного диспетчера при диспетчерском управлении. Групповая замена приборов штепсельного типа производится электромехаником с предварительной записью в Журнале осмотра. Разрешается делать общую запись на группу заменяемых приборов.

Приборы нештепсельного типа, а также колодочки штепсельных и нештепсельных реле или блоков заменяют с предварительной записью в Журнале осмотра. Плановые работы по замене таких приборов (розеток) должны выполняться под руководством старшего электромеханика.

7.3. После замены приборов (прибора) должно быть проверено нормальное действие схемы устройств, в которых участвуют эти приборы (прибор). При этом необходимо всесторонне проверить работу сигнальной установки, правильность смены сигнальных показаний, задание и разделку маршрутов, замыкание стрелок, соответствие выдачи сигнальных частот АЛС-АРС и др.

После замены прибора или группы приборов штепсельного типа должно быть проверено притяжение и отпускание якоря каждого замененного прибора.

В случае замены прибора нештепсельного типа, кроме того, обязательно проверяют правильность его включения по монтажной схеме.

ПЕРЕЧЕНЬ ОСНОВНЫХ РАБОТ, ВЫПОЛНЯЕМЫХ С ВЫКЛЮЧЕНИЕМ УСТРОЙСТВ И ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ ЗАПИСЬЮ В ЖУРНАЛЕ ОСМОТРА

1. Текущий ремонт с полной разборкой стрелочного электропривода (переборка стрелочного электропривода).
2. Замена стрелочного электропривода, фундаментных угольников, рабочих тяг, оси ушка, тяги пальцев и шарнира к ним.
3. Замена первой соединительной и контрольных тяг, оси ушка и тяги на стрелках электрической централизации с совместным креплением рабочих и контрольных тяг.
4. Замена автопереключателя, главного вала, редуктора и рабочего шибера в стрелочных электроприводах.
5. Замена контрольных' тяг и пальцев шарнира к ним на стрелках электрической централизации с отдельным креплением рабочих и контрольных тяг.
6. Замена валиков, соединяющих контрольные тяги с линейками электропривода.
7. Замена контрольных линеек в стрелочном электроприводе.
8. Замена монтажа в стрелочном электроприводе.
9. Изъятие двух или более болтов крепления корпуса стрелочного электропривода к фундаментным угольникам.
10. Замена и ремонт стрелочной рукоятки (кнопки) нештепсельного типа, внутривагонного монтажа схем наборной части, главного сигнального реле управления стрелками и сигналами, автостопами, контрольных цепей, рельсовых цепей.
11. Замена и ремонт монтажа в релейных и силовых шкафах, напольных устройств, схем линейного реле, сигнала, автостопа, контрольных цепей, рельсовых цепей.
12. Замена блока БДР в четырехпроводной схеме управления стрелкой.
13. Замена светофора, линзового комплекта запрещающего огня, ремонт и замена монтажа в светофоре.
14. Ремонт и замена маршрутного указателя с отключением монтажа.
15. Замена путевых трансформаторных ящиков, • дросселей-трансформаторов.
16. Замена питающего и релейного трансформаторов рельсовых цепей, монтажа в путевых трансформаторных ящиках.
17. Одновременное отключение двух и более проводов монтажа или жил кабеля в одном устройстве (релейный статив, кабельная муфта, электропривод, релейный шкаф, трансформаторный ящик и др.), если не применяются специальные приспособления или способы, исключающие перепутывание проводов или жил.
18. Замена стрелочного перевода или отдельных его частей (остряков, рамных рельсов, крестовин), перешивка рамных рельсов, переборка, замена изоляции серег, регулировка плотности прилегания остряков к рамным рельсам и башмакам с отсоединением тяг или разборкой корневого крепления и другие путевые работы, связанные с нарушением действия устройств СЦБ.
19. Замена и ремонт кабеля, в том числе и силового. Измерение сопротивления изоляции жил кабелей с кратковременным отключением жил.
20. Работы, производимые на распределительных панелях, щитах, в силовых и фидерных шкафах со снятием питающего напряжения.

ПЕРЕЧЕНЬ ОСНОВНЫХ РАБОТ, ВЫПОЛНЯЕМЫХ БЕЗ ВЫКЛЮЧЕНИЯ УСТРОЙСТВ С ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ ЗАПИСЬЮ В ЖУРНАЛЕ ОСМОТРА

1. Осмотр и проверка состояния аппаратов и пультов управления, табло, щитов, вспомогательных приборов.
2. Плановая проверка стрелок на плотность прилегания острия к рамным рельсам с переводом стрелок.
3. Перевод стрелки на ручное управление при неисправности электродвигателя.
4. Замена электродвигателя стрелочного электропривода.
5. Внутренняя проверка электропривода с переводами стрелки, проверка продольных и поперечных люфтов и зазоров.
6. Плановая проверка легкости хода стрелки при ручном переводе электропривода курбедом.
7. Замена блока БДР в семипроводной схеме управления стрелкой.
8. Одиночная замена незамкнутых контактных пружин, замена ножей автопереключателя и блок-контакта в стрелочном электроприводе.
9. Плановая проверка рельсовых цепей на шунтовую чувствительность, проверка чередования полярностей.
10. Плановая проверка изоляции серег острияков и фундаментных угольников стрелочной гарнитуры, изоляции сборных изолирующих стыков с металлическими накладками и клеболтовых изолирующих стыков.
11. Плановые работы, связанные с шунтированием рельсовых цепей и перекрытием светофоров (проверка работы автостопов, рельсовых цепей, светофоров, замена дроссельных перемычек и т. п.).
12. Проверка действия и видимости пригласительного сигнала.
13. Замена линзовых комплектов разрешающих огней светофоров.
14. Замена приводов автостопов, переборка, ремонт и замена гарнитуры приводов автостопов.
15. Измерение габаритных размеров путевых скоб автостопов.
16. Измерение сопротивления изоляции сигнально-блокировочного кабеля с Кратковременным отключением не более двух жил.
17. Одновременное отключение двух и более проводов монтажа или жил кабеля в одном устройстве (релейный статив, кабельная муфта, электропривод, релейный шкаф, трансформаторный ящик и т. д.), если применяются специальные приспособления или способы, исключающие перепутывание проводов или жил.
18. Плановая замена ламп в светофорах всех назначений.
19. Групповая замена приборов штепсельного типа, одиночная или групповая замена приборов нештепсельного типа, колодочек штепсельных и нештепсельных приборов (реле и др.).
20. Проверка и ремонт блокировочных и концевых выключателей.
21. Регулировка электрических параметров рельсовых цепей, изменение и регулировка угла сдвига фаз.
22. Проверка сопротивления изоляции путевого дросселя трансформатора.
23. Проверка работы устройств СЦБ от резервных источников питания.
24. Отключение и замена контрольных выпрямителей.
26. Проверка электрических зависимостей в устройствах СЦБ.
26. Замена генераторов АЛС-АРС, фильтров и согласующих трансформаторов АЛС-АРС, реле в схеме набора сигнальных частот АЛС-АРС.
27. Замена управляющих реле АЛС-АРС.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

**ПЕРЕЧЕНЬ ОСНОВНЫХ РАБОТ, ВЫПОЛНЯЕМЫХ С
СОГЛАСИЯ
ДЕЖУРНОГО ПО ПОСТУ ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ
(ДЕЖУРНОГО
ПО СТАНЦИИ ИЛИ ПОЕЗДНОГО ДИСПЕТЧЕРА) БЕЗ
ЗАПИСИ
В ЖУРНАЛЕ ОСМОТРА**

1. Одиночная замена приборов штепсельного типа (реле, блоков ДЦ и т.п.).
2. Замена контрольных лампочек табло без вскрытия пульта-табло или выносного табло.
3. Проверка работы централизованных стрелок с пульта управления (с согласия и под наблюдением дежурного по посту централизации).

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

**МЕСТА ОТСОЕДИНЕНИЯ РАБОЧИХ И КОНТРОЛЬНЫХ ТЯГ
ЭЛЕКТРОПРИВОДА ОТ ОСТРЯКОВ НА СТРЕЛКАХ ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ
ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ**

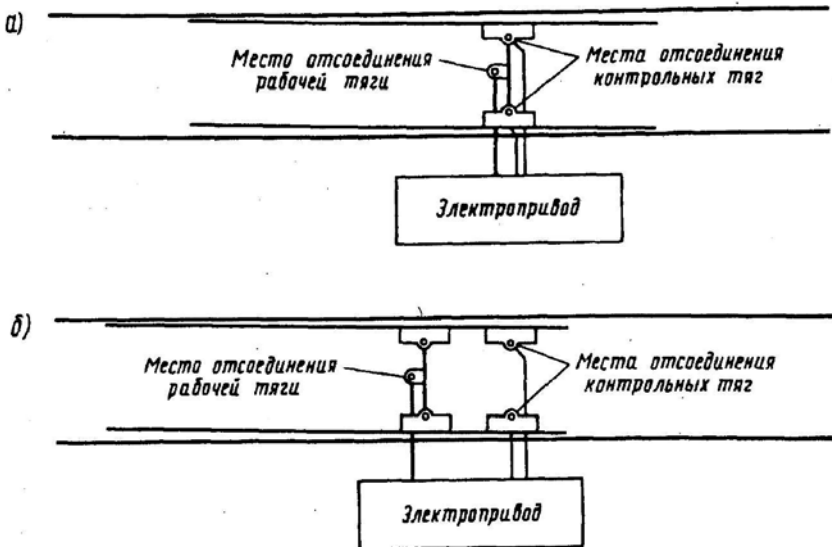


Рис. П.4.1. Места отсоединения рабочих и контрольных тяг электропривода типа СП при совместном (*a*) и раздельном (*б*) их креплении

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

ПРИМЕРЫ ОФОРМЛЕНИЯ ЗАПИСЕЙ В ЖУРНАЛЕ ОСМОТРА ПРИ ТЕХНИЧЕСКОМ ОБСЛУЖИВАНИИ, РЕМОНТЕ И УСТРАНЕНИИ НЕИСПРАВНОСТЕЙ УСТРОЙСТВ СЦБ

Примерные записи данного приложения являются обобщёнными.

При производстве работ на стрелках приводится один из вариантов

оформления выключения устройств СЦБ с сохранением или без сохранения

пользования сигналами. В записях должны указываться проверяе-

мые устройства, а для устройств на перегонах, кроме того, — наименова-

ние перегона. Если устройства на перегоне или станции проверены не

полностью, то в записи об окончании работ указываются номера только

проверенных устройств.

Запись об окончании работ по обслуживанию, ремонту или

устранению неисправностей устройств СЦБ, как правило, должны

делать оформлявшие первую запись. В исключительных случаях

запись об окончании работ может быть сделана другим ответственным за

производство работ лицом по должности не ниже, чем лицо, сделавшее

первую запись, и с согласия этого лица.

При оформлении записей в Журнале осмотра после индекса

(ШНС) необходимо указывать номер оттиска пломбировочных тисков и

свою фамилию. В приведенных примерах очередность записей указывают

цифры в скобках.

**ЖУРНАЛ ОСМОТРА ПУТЕЙ, СТРЕЛОЧНЫХ ПЕРЕВОДОВ,
УСТРОЙСТВ СЦБ, СВЯЗИ И КОНТАКТНОЙ СЕТИ**

Месяц и число.	Часы и минуты	3	Изложение результатов осмотра и испытаний, а также обнаруженных неисправностей и повреждений			Когда извещен соответствующий работник дистанции			Когда обнаружены неисправности и повреждения			12
			Месяц и число	Часы и минуты	Способ извещения (телеграммой, по телефону, запиской)	Месяц и число	Часы и минуты	Расписка прибывшего работника дистанции в прочтении	Месяц и число	Часы и минуты	Описание причин повреждения или неисправности и изложение принятых мер. Подписи работников, производивших исправление, и отметка дежурного по станции об устранении записанного повреждения	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	

1. Стрелки электрической централизации

1.1. Проверка стрелок на плотность прилегания острия к рамным рельсам с переводом стрелки

19.03 (1) 1.30 Будет производиться поочередная проверка стрелок № 1, 2, 3, 4, 6, б на плотность прилегания острия к рамным рельсам с переводом стрелок и закладкой шаблона ШН ДСЦП

19.03 (2) 2.30 Проверка стрелок на плотность прилегания острия к рамным рельсам закончена. При закладке шаблона 4 мм стрелки № 1, 2, 4, 5, 6 контроля положения не имеют, кроме стрелки № 3 ШН ДСЦП

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
19.03 (3)	2.30	Стрелка № 3 при закладке шаблона 4 мм в плюсовом положении запирается, имеет контроль (левый остряк). При пропуске поездов стрелку № 3 в плюсовом положении запирает на навесной замок ШН ДСЦП							19.03 (4)	4.00	Уширение колеи на стрелке № 3 устранено, стрелка проверена на плотность прилегания к рамным рельсам, При закладке шаблона 4 мм стрелка контроля положения не имеет ПД ШН ДСЦП

Примечание. При обнаружении на стрелках ЭЦ отставания острия от рамного рельса на 4 мм и более движение по стрелке до устранения неисправности прекращается. В этих случаях, если закладка обеспечивает плотное прилегание острия к рамному рельсу, поезда могут пропускаться по стрелке с запирающим ее на навесной замок.

1.2. Внутренняя проверка стрелочных электроприводов с переводом стрелки

10.02 (1)	1.30	Будет производиться поочередная внутренняя проверка электроприводов на стрелках № 1, 2, 3, 4, 5, 6 с переводом стрелок. На время работы перевод проверяемой стрелки с пульта управления исключается. О предстоящем задании маршрутов сообщать заранее ШН ДСЦП							10.02 (3)	3.30	Внутренняя проверка электроприводов на стрелках № 1, 2, 3, 4, 5, 6 закончена. Стрелки проверены, работают нормально ШН ДСЦП
--------------	------	---	--	--	--	--	--	--	--------------	------	---

10.02 1.40 Распломбирована
(2) кнопка блокировки
курбеля. Дано согла-
сие на изъятие курбеля
электромехаником
СЦБ Петровым из ап-
парата блокировки для
проверки электро-
приводов стрелок
ДСЦП

1.3. Одиночная замена незамкнутых контактных пружин, ножей автопереключателя, блок-контакта

12.04 1.00 На стрелке № 11 будет
(1) производиться одиноч-
ная замена незамкну-
тых контактных пру-
жин с кратко-
временной потерей
контроля положения.
На время работы пере-
вод стрелки исключает-
ся. О предстоящем
задании маршрутов
сообщать заранее
ПП
ДСЦП

10.02 3.30 Курбель заблокирован в
(4) блокировочном аппарате.
Кнопка блокировки курбе-
ля опломбирована
- ПП
ДСЦП

12.04 2.00 Замена контактных пру-
(2) жин на стрелке № 11 закон-
чена. Стрелка проверена,
работает нормально, имеет
контроль в обоих положе-
ниях, при размыкании кон-
тактов контроля не имеет.
Индикация на пульте соот-
ветствует положению стре-
лок
ПП
ДСЦП

Примечание. При замене ножей автопереключателя соответствие индикации на пульте положению в записи не указывается, а при замене блок-контакта указывается только невозможность перевода стрелки при выключенном блок-контакте.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----

1.4. Замена БВС в схеме управления стрелкой

20.02 (1)	1.00	Для замены блока БДР стрелки парка Б (стрелки №1, 2, 3, 4). поочередно будут выключаться с исключением возможности перевода и контроля положения. Очередность выключения стрелок будет согласовываться с ДСЦП ДСЦП	20.02 (2)	4.30	Блоки БДР на стрелках парка Б (стрелки № 1,2,3, 4) заменены. При переводе стрелочных рукояток (нажатии кнопок) стрелки переводятся а соответствующие положения. Индикация на пульте соответствует положению стрелок ШН ДСЦП
--------------	------	---	--------------	------	---

1.5. Ремонт (переборка) стрелочных электроприводов с выключением стрелки

Без сохранения пользования сигналами

15.04 (1)	1.30	Для ремонта (переборки) электропривода стрелка № 5 выключается без сохранения пользования сигналами. Место производства работ оградить сигналами остановки ШН ПД ДСЦП	15.04 (4)	3.30	Ремонт (переборка) электропривода на стрелке №5 закончен. Стрелка проверена, работает нормально, имеет контроль в обоих положениях, при переводе стрелочной рукоятки (нажатии кнопок) стрелка переводится в соответствующее положение,
--------------	------	--	--------------	------	--

15.04 1.50 Стрелка № 5 ограждена
(3) сигналами остановки
ПД (по телефону)
ДСЦП

15.04 1.35 Распломбирована
(2) кнопка блокировки
курбеля. Дано согла-
сие на изъятие курбеля
электромехаником
СЦБ Петровым из ап-
парата блокировки для
регулировки и провер-
ки электропривода
стрелки №5
ДСЦП

индикация на пульте соот-
ветствует положению
стрелки. При закладке
шаблона 4 мм стрелка
контроля положения не
имеет. Стрелка № 5 включе-
на в централизацию, сигна-
лы ограждения сняты
ШН
ДСЦП

15.04 3.40 Курбель заблокирован в
(5) аппарате блокировки. Кноп-
ка блокировки курбеля
опломбирована
ШН
ДСЦП

С сохранением пользования сигналами

15.04 1.30 Для ремонта (перебор-
(1) ки) электропривода
стрелка № 5 выключа-
ется с сохранением
пользования сигнала-
ми. Стрелку запереть
на навесной замок в
требуемом положении.
Движение поездов про-
изводить по сигналам
ШНС
ДСЦП

15.04 3.40 Ремонт (переборка)
(3) электропривода на стрелке
№ 5 закончен. Контрольные
лампы вставлены, стрелка
проверена, работает нор-
мально, имеет контроль в
обоих положениях, при
переводе рукоятки (нажа-
тии кнопки) стрелка пере-
водится в соответствующее
положение, индикация на
пульте соответствует поло-

20.02 (2) 1.50 Стрелка ограждена сигналами остановки, стрелки №5, 6 заперты на навесной замок по направлению на II путь ПД (по телефону) ДСЦП

20.02 (3) 1.55 Курбель распломбирован и вручен электро-механику СЦБ Иванову для перевода стрелки № 1 при проверке ДСЦП

20.02 (5) 4.40 Сигналы ограждения со стрелки № 1 сняты, со стрелок № 5, 6 снято запирающее на навесной замок ПД ЦДППШ

20.02 (6) 4.45 Курбель опломбирован ШН ДСЦП

С сохранением пользования сигналами

20.02 (1) 1.30 Для замены электропривода стрелка № 12 выключается с сохранением пользования сигналами. Стрелку запереть на навесной замок в требуемом положении. Движение поездов производить по сигналам ШНС ПД ДСЦП

20.02 (4) 4.30 Электропривод на стрелке №12 заменен. При переводе рукоятки (нажатии кнопки) стрелка переводится в соответствующее положение. Индикация на пульте соответствует положению стрелки. При закладке шаблона 4 мм стрелка контроля положения не имеет, при выключенном блок-контакте не переводится. Стрелка № 12 проверена, работает нормально, включена в централизацию ШНС ПД ДСЦП

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
20.02 (2)	1.55	Стрелка № 12 выключена, установлен макет минусового положения, индикация на макете соответствует положению острияков; правильность выключения стрелки проверена ШНС ДСЦП									
20.02 (3)	2.00	Курбель распломбирован и вручен оператору Петровой для перевода стрелки № 12 ДСЦП							20.02 (5)	4.40	Курбель опломбирован ШН ДСЦП

Примечание. При замене электропривода СП на одной из спаренных стрелок в записи (1) указывается требование о запираании на навесной замок обеих спаренных стрелок. Запись (2) о правильности выключения и запись (4), подтверждающая, что стрелки проверены и работают нормально, должны содержать сведения об обеих стрелках. При необходимости разъединения острияков во время регулировочных работ стрелка закрывается для движения и ограждается установленным порядком, оформляется соответствующая запись.

1.7. Замена валика серьги, рабочих и контрольных тяг стрелочного электропривода с разъединением острияков

25.06 (1)	1.30	Для замены валиков на серьгах (контрольных тяг) стрелка № 6 выключается без сохранения пользования сигналами. Движение по стрелке № 6 закрывается. Стрелку							25.06 (4)	3.30	Валики на серьгах (контрольных тяг) на стрелке № 6 заменены. Стрелка проверена, работает нормально, имеет контроль в обоих положениях, при закладке шаблона 4 мм стрелка контроля положения не
--------------	------	--	--	--	--	--	--	--	--------------	------	--

№ 6 оградить, стрелку № 3 запереть на навесной замок в плюсовом, а стрелку № 4 в минусовом положении

ПД
ДСЦП

25.06 1.50 Стрелка № 6 ограждена сигналами остановки, стрелка № 3 заперта на навесной замок в плюсовом, а стрелка № 4 — в минусовом положении

ПД (по телефону)
ДСЦП

25.06 1.55 Курбель распломбирован и вручен электромеханику СЦБ Иванову для перевода стрелки № 6 при проверке

ДСЦП

10.07 1.30 Для замены монтажа в электроприводе стрелка № 1 выключается без сохранения пользования сигналами. Стрелку № 1 запереть на навесной замок в требуемом положении.

имеет. Стрелка № 6 включена в централизацию

ПД
ДСЦП

25.06 3.40 Сигналы ограждения со стрелки № 6 сняты, со стрелок № 3, 4 снято запираение на навесной замок

ПД

ПД
ДСЦП

25.06 3.50 Курбель опломбирован

(6)

ПД
ДСЦП

1.8. Замена монтажа в электроприводе

10.07 2.30 Монтаж в электроприводе стрелки № 1 заменен. При переводе рукоятки (нажатии кнопки) стрелка переводится в соответствующее положение. Индикация на пульте соответствует поло-

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
		жению стрелки. При размы- При пропуске поездов сообщать заранее ШН ДСЦП										кании контактов в электро- приводе стрелка контроля положения не имеет, при выключенном блок- контакте не переводится. Стрелка № 1 проверена, ра- ботает нормально, включе- на в централизацию ШН ДСЦП

Примечание. При спаренных стрелках указывается необходимость запираения на навесной замок обеих стрелок; запись, подтверждающая, что стрелки проверены и работают нормально, должна содержать сведения об обеих стрелках. В данном примере при переводе рукоятки стрелки № 1/3 переводятся в соответствующее положение. Индикация на пульте соответствует положению стрелок. При размыкании контактов автопереключателя в электроприводе стрелки № 1, а также при разных положениях стрелок № 1/3 контроль отсутствует. При выключенном блок-контакте стрелка № 1 не переводится. Стрелки № 1/3 проверены, работают нормально, включены в централизацию.

1.9. Замена остряка, рамных рельсов или стрелочного перевода на одиночной стрелке

05.12 (1)	1.00	На стрелке № 14 будет заменяться левый остряк. Стрелка № 14 закрывается для дви- жения ПД ДСЦП	05.12 2.40	Остряк на стрелке № 14 за- менен. Остряк проверен, соответствует нормам ПД
05 12 (2)	1 10	В связи с заменой остряка стрелка №14 и изолированный учас-	05.12 3.00	Стрелочные тяги к остряку (5) стрелки № 14 подключены, При закладке шаблона 4 мм

ток 14-18 выключаются из централизации без сохранения пользования сигналами
ШН
ДСЦП

стрелка контроля не имеет, Стрелка № 14 и изолированный участок 14-18 проверены, работают нормально, включены в централизацию

ШН
ДСЦП

05.12 1.30 Стрелка № 14 ограждена сигналами остановки, стрелка № 10 заперта (защита) на навесной замок в плюсовом положении
ПД
ДСЦП

05.12 3.20 Сигналы ограждения со стрелки №14 сняты, со стрелки №10 снято запирающее на навесной замок (стрелка № 10 расшита)
ПД
ДСЦП

1.10. Замена остряка, рамных рельсов или стрелочного перевода на одной из спаренных стрелок

17.10 1.10 На стрелке №35 будет заменяться стрелочный перевод. Стрелка № 35 закрывается для движения
ПД
ДСЦП

17.10 4.20 Стрелочный перевод стрелки № 35 заменен. Стрелочный перевод проверен, соответствует нормам
ПД
ДСЦП

17.10 1.15 В связи с заменой стрелочного перевода стрелки № 29/35 выключается с сохранением пользования сигналами, а изолированный участок 31-35 без сохранения
ШН
ДСЦП

17.10 5.10 Электропривод на стрелке №35 установлен. Состояние и работа изолированного участка 31-35 проверены, при наложении испытательного шунта на ответвления изолированный участок имеет контроль занятости. Индикация на пульте соот-

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
<p>ветствует положению стрелок. При выключенном блок-контакте стрелка № 35 не переводится, при заложенном на стрелке № 35 шаблоне 4 мм, а также при разных положениях стрелок № 29/35 контроля не имеет. Изолированный участок 31-35 и стрелки № 29/35 проверены, работают нормально, включены в централизацию</p>												
<p>ПН ДСЦП</p>												
17.10 (3)	1.40	Стрелка № 35 ограждена сигналами остановки, стрелка № 29 заперта (защита) на навесной замок по направлению стрелки № 43, а								17.10 5.20 (7)	Сигналы ограждения со стрелки № 35 сняты, со стрелок № 29 и 31 снято за- пирание на навесной замок	
			стрелка № 31 по направлению тупика 31								ПД	ДСЦП
<p>ПД ДСЦП</p>												
17.10 (4)	1.45	Курбель распломбирован и вручен дежурному стрелочного поста Петрову для перевода стрелок № 29/35								17.10 5.25 (8)	Курбель опломбирован ПН	
			ДСЦП								ДСЦП	

1.11. Ремонт стрелочного кабеля

20.05 1.20 Для проверки сопротивления изоляции и ремонта стрелочного кабеля стрелки №4,6 выключаются без сохранения пользования сигналами. Указанные стрелки запереть на навесной замок в требуемом положении
ШН
ДСЦП

20.05 3.40 Проверка сопротивления изоляции и ремонт стрелочного кабеля закончены, При переводе стрелочных рукояток (нажатии кнопок) стрелки № 4, 6 переводятся в соответствующие положения. Индикация на пульте соответствует положению стрелок. Стрелки проверены, работают нормально, включены в централизацию
ШН
ДСЦП

Примечание. По мере готовности кабеля стрелки могут включаться по одной с оформлением записей.

1.12. Неисправности стрелок

Потеря контроля

10.05 13.50 Стрелка № 6 не дает контроля в плюсовом положении
(1) ДСЦП

10.05 14.00 Стрелка № 6 не имела контроля в плюсовом положении из-за нарушения контакта в автопереключателе. Неисправность устранена. Стрелка проверена, работает нормально
(2) ШН (по телефону)
ДСЦП

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----

Невозможность перевода

15.05 9.15 Кнопка перевода
(1) стрелки № 1 на резервное управление распломбирована. Огрелка не переводится в минусовое положение как с основного, так и с резервного комплекта управления ДСЦП

15.05 9.25 Стрелка № 1 не переводилась в минусовое положение из-за нарушения контакта в автопереключателе, Неисправность устранена, Стрелка № 1 проверена, работает нормально ЮН ДСЦП

15.05 9.20 Курбель распломбирован и вручен дежурному стрелочного поста Сидорову для ручного перевода стрелки № 1 ДСЦП

15.05 9.40 Курбель опломбирован (4) ШН ДСЦП -

2. Рельсовые цепи

2.1. Проверка рельсовых цепей на шунтовую чувствительность, проверка правильности чередования полярности

На перегоне

перегона) рельсовые цепи 154 будут проверяться на шунтовую чувствительность. Проверка связана с перекрытием соответствующих све-

20.01 3.,50 Проверка рельсовых цепей (2) 150, 152, 152а, 154 на шунтовую чувствительность на перегоне (название перегона) закончена. При наложении испытательного шунта все рельсовые цепи

тофоров. При движении хозяйственных электропоездов предупреждать поездные бригады
ШН
ДСЦП

имеют контроль занятости, шунтовая чувствительность соответствует норме
ШН
ДСЦП

На станции

25.01 1.30 На станции (название станции) рельсовые цепи 67, 69, 71, 3, 3А будут проверяться на шунтовую чувствительность. Для исключения перекрытия сигналов о приоткрытии маршрутов сообщать заранее
ШН
ДСЦП

25.01 2.10 При наложении испытательного шунта на тупиковую рельсовую цепь 3 тупикового пути шунтовая чувствительность не обеспечивается, контроль занятости отсутствует из-за ржавчины на головках ходовых рельсов. Для обеспечения шунтовой чувствительности и контроля занятости рельсовая цепь выключается из действия
ШН
ДСП

25.01 2.10 Проверка рельсовых цепей 67, 69, 71, 3, 3А на станции (название станции) закончена. При наложении испытательного шунта все рельсовые цепи, кроме рельсовой цепи 3, имеют контроль занятости, шунтовая чувствительность соответствует норме
ШН
ДСЦП

25.01 3.50 Головки ходовых рельсов рельсовой цепи 3 (4) го пути очищены от ржавчины. При наложении испытательного шунта рельсовая цепь имеет контроль занятости, шунтовая чувствительность соответствует норме. Рельсовая цепь 3 проверена, работает нормально, включена в централизацию
ПД
ШН
ДСЦП

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----

2.2. Наружный осмотр состояния рельсовых цепей

10.07 (1)	3.30 На параллельном ответвлении стрелочного изолированного участка 158 отсутствует стыковой соединитель, при наложении испытательного шунта контроль занятости не обеспечивается. Перевод стрелки № 1 и приготовление маршрутов с участием стрелки № 1 производить только после проверки фактической свободное™ изолированного участка 158 от подвижного состава, авторежимами (автооборотом) не пользоваться ПН ДСЦП				ПД со- общено по теле- фону					20.07 4.30	Стыковой соединитель на параллельном ответвлении стрелочного изолированного участка 158 установлен (приварен, установлен временный). При наложении испытательного шунта, в том числе на ответвление, рельсовая цепь 158 имеет контроль занятости, шунтовал чувствительность соответствует норме ПН ПД ДСЦП
--------------	--	--	--	--	--------------------------------------	--	--	--	--	------------	---

2.3. Проверка состояния изолирующих элементов рельсовой цепи

10.10 (1)	2.00 При проверке состояния изолирующих элементов рельсовых цепей 3/7 на стрелке				ПД со- общено по теле-					10.10 3.30	Изоляция в стяжной полосе на стрелке № 3 заменена, проверена, соответствует норме
--------------	--	--	--	--	------------------------------	--	--	--	--	------------	---

**№ 3 обнаружен одно-
сторонний пробой изо-
ляции в стяжной поло-
се. Устранить немед-
ленно
ШН
ДСЦП**

**ПД
ШН
ДСЦП**

2.4. Замена путевой коробки, дросселей-трансформаторов, монтажа, ремонт кабеля

20.05 1.30 Для замены путевой
(1) коробки рельсовая
цепь 5/7 выключается
без сохранения пользо-
вания сигналами. Для
перевода стрелок № 5 и
7 пользоваться вспомо-
гательными кнопками
(ВКС). Прием и
отправление
поездов производить
по пригласительным
сигналам
ШН
ДСЦП

20.05 4.30 Путевая коробка рельсо-
(3) вой цепи 5/7 заменена. Фак-
тическое состояние рельсо-
вой цепи соответствует ин-
дикации на табло. При на-
ложении испытательного
шунта рельсовая цепь
имеет контроль занятости,
шунтовая чувствительность-
соответствует норме. Рель-
совая цепь 5/7 проверена,
работает нормально, вклю-
чена в централизацию.
Кнопка ВКС стрелки № 5 и
кнопка ПС ЭВ-1 опломби-
рованы
ШН
ДСЦП

20.05 1.35 Сорваны пломба с
(2) кнопки ВКС для пере-
вода стрелки № 5 и
пломба с кнопки ПС
ЭВ-1 для открытия
пригласительного сиг-
нала
ДСЦП

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
<i>2.5. Замена рельсов</i>												
01.11 (1)	1.30	По I пути ПК 16 + 25 будут заменяться рель- сы. Перегон (наимено- вание перегона) для движения закрывается. Место производства ра- бот ограждается ПД ДСЦП			Сооб- щено ШН лич- но						01.11 4.30 (3)	Рельсы заменены, перегон (наименование перегона) по I пути открыт для дви- жения. Ограждение снято ПД ДСЦП (ДСП)
01.11 (2)	1.40	В связи с заменой рель- сов изолированный участок (рельсовая цепь) 144 выключается из действия ШН ДСЦП (ДСП)									01.11 4.50 (4)	После замены рельсов, фак- тическое состояние рельсо- вой цепи 144 соответствует индикации на табло. При наложении испытательного шунта рельсовая цепь имеет контроль занятости, шунтовая чувствительность обеспечивается. Рельсовая цепь проверена, работает нормально, включена в действие ШН ДСЦП (ДСП)

2.6. Замена дросселя-трансформатора

02.12 11.05 В связи с неисправностью дросселя-трансформатора изолированный участок 1267 длиной 75 м (ПК 5 + 10—ПК 5 + 85) выключается с сохранением пользования сигналами и переносом зависимостей с рельсовой цепи 1267 на рельсовую цепь 1269. При выдаче на линию поезда из четырех и менее вагонов

или хозяйственного поезда машинисту следующего за ним поезда выдать письменное предупреждение о продолжении участка ПК 5+ 10—ПК 5+ 85 со скоростью не более 20 км/ч

ШНС
ДСЦП

03.12 1.30 Изолированный участок 1267 выключен из действия без сохранения пользования сигналами. Запись о выдаче предупреждений на участок 1267 отменяется

ШНС
ДСЦП

03.12 4.00 Дроссель-трансформатор рельсовой цепи 1267 заменен. Рельсовая цепь 1267 проверена, работает нормально, сигнальные частоты АЛС-АРС подаются в рельсовую цепь согласно схемной документации, Изолированный участок 1267 включен в действие, Светофоры 1211 и 1261 проверены, работают нормально

ШНС
ДСЦП

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----

3. Сигналы

3.1. Проверка видимости пригласительных огней светофоров

13.07 (1)	1.30 Для комиссионной проверки видимости пригласительных огней светофоров станции сорваны пломбы с кнопкой пригласительных сигналов СГ-19, СГ-17 ДСЦП	13.07 2.00 (2)	2.00 Проверка видимости пригласительных огней светофоров СГ-19, СГ-17 закончена, видимость удовлетворяет требованиям ПТЭ. Кнопки пригласительных сигналов СГ-19, СГ-17 опломбированы ПН ДСЦП
--------------	---	-------------------	--

3.2. Замена линзового комплекта разрешающего огня на светофоре

15.05 (1)	1.30 На светофоре ЭВ-152 будет заменяться линзовый комплект желтого огня. Прием поездов производится по пригласительному сигналу. О подходе хозяйственных поездов сообщать заранее ПН ДСЦП	15.05 2.30 (2)	2.30 Линзовый комплект желтого огня заменен. Светофор ЭВ-152 работает нормально, видимость удовлетворяет требованиям ПТЭ • ПН ДСЦП
--------------	--	-------------------	--

3.3. Замена головки светофора, монтажа или кабеля в схеме управления светофором

10.06 1.30 На светофоре 147 будет заменяться головка. Светофор 147 выключается из действия. При движении хозяйственных поездов предупреждать поездные бригады
ШН
ДСЦП

10.06 3.30 Головка светофора 147 заменена. Светофор работает нормально. Расположение сигнальных огней правильное, видимость удовлетворяет требованиям ПТЭ. Светофор 147 включен в действие
ШН (по телефону)
ДСЦП

4. Аппараты управления

12.12 1.30 Пульт-табло МРЦ (секция № 2 выносного табло) будет вскрываться со снятием пломб для чистки и регулировки контактов маршрутных и стрелочных кнопок. О приготовлении маршрутов предупреждать заранее
ШН
ДСЦП

12.12 2.30 Чистка и регулировка контактов маршрутных и стрелочных кнопок закончена, Устройства работают нормально. Пульт-табло МРЦ (секция № 2 выносного табло) опломбирован
ШН
ДСЦП

5. Приборы

5.1. Замена реле штенсельного типа

15.12 1.30 На релейном стативе будет заменяться реле светофора 1112, сигнальные огни которого отключены
ШН
ДСЦП

15.12 1.55 Реле заменено, светофор 1112 проверен, работает нормально. Сигнальные огни светофоров перегона (наименование перегона) отключены. Кнопка включения сигнальных огней

"

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
перегона опломбирована												
ШН												
ДСЦП												
15.12 (2)	1.45	Для проверки действия светофора 1112 прошу включить сигнальные огни светофоров перегона (наименование перегона)										
ШН												
ДСЦП												
15.12 (3)	1.46	Распломбирована кнопка включения сигнальных огней светофоров перегона (наименование перегона)										
ДСЦП												
<i>5.2. Замена путевых реле</i>												
19.12 (1)	1.30	На релейных стативах будут заменяться путевые реле изолированных участков 1211—1221, которые временно будут иметь контроль занятости. При движении хозяйственных поездов прошу предупреждать поездные бригады										
ШН												
ДСЦП												
19.12 (2)	2.30	Путевые реле участков 1211—1221 заменены, устройства СЦБ проверены, работают нормально										
ШН												
ДСЦП												

5.3. Комплексная замена приводов электромеханических автостопов и других приборов

19.10 1.30 В связи с комплексной
(1) заменой приводов
автостопов светофоров
124, 126, 128, 130, 132,
134, 136, 138, 140 авто-
блокировка перегона
(наименование пере-
гона) по II пути
выключается из дейст-
вия
ШНС
ДСЦП (ДСП)

19.10 4.30 Приводы автостопов свето-
(2) форов 124, 126, 128, 130,
132, 134, 136, 138, 140
перегона (наименование
перегона) по II пути заме-
нены. Автостопы работают
нормально. Автоблокиров-
ка на указанном перегоне
включена в действие
ШНС
ДСЦП (ДСП)

6. Линии, сети и устройства электропитания

6.1. Измерение сопротивления изоляции силового кабеля

02.12 1.30 На перегоне (наимено-
(1) вание перегона) по
I пути будет проверять-
ся сопротивление изо-
ляции силового кабе-
ля. Автоблокировка на
указанном перегоне
выключается из дейст-
вия. Движение
поездов осу-
ществляется согласно
установленному поряд-
ку
ШН
ДСП

02.12 4.40 Сопротивление изоляции
(2) жил силового кабеля на
перегоне (наименование
перегона) по I пути измере-
но, устройства автоблоки-
ровки на указанном пере-
гоне проверены, работают
нормально, включены в
действие
ШН
ДСП

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----

6.2. Замена кабеля, связанного с рельсовыми цепями

20.01 1.30 На сигнальной точке 60

(1) будет заменяться ка-

за -

бель питающего конца
питающего
рельсовой цепи 58.
Рельсовая цепь 58
выключается из дейст-
вия, светофоры 58. 60
будут иметь запрещаю-
щее показание. Движе-
ние поездов осуществ-
лять согласно установ-
ленному порядку
ШН
ДСП

20.01 3.30 На сигнальной т о ч к е 60

(2) менен Кабель

конца Рельсовой цепи 58.
Рельсовая цепь 58 провере-
на, работает нормально,
включена в действие
ШН
ДСП

ОГЛАВЛЕНИЕ

1. Общие положения	3
2. Порядок выключения стрелок	7
3. Порядок хранения курбелей, навесных замков и красных колпачков	12
4. Порядок выключения изолированных участков	13
5. Порядок выключения стрелок и изолированных участков при путевых работах	15
6. Порядок выключения сигналов и автостопов	17
7. Порядок замены приборов.....	19
Приложения:	
1. Перечень основных работ, выполняемых с выключением устройств и предварительной записью в Журнале осмотра.....	21
2. Перечень основных работ, выполняемых без выключения устройств с предварительной записью в Журнале осмотра.....	22
3. Перечень основных работ, выполняемых с согласия дежурного по посту централизации (дежурного по станции или поездного диспетчера) без записи в Журнале осмотра	23
4. Места отсоединения рабочих и контрольных тяг электропривода от остряков на стрелках электрической централизации	23
б. Примеры оформления записей в Журнале осмотра при техническом обслуживании, ремонте и устранении неисправностей устройств СЦБ	24

ИНСТРУКЦИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ПРИ ОБСЛУЖИВАНИИ УСТРОЙСТВ СЦБ НА МЕТРОПОЛИТЕНЕ

Технический редактор Л. Г. Дягилева
Корректор В. Т. Азеева

Изд. лиц. № 010163 от 04.01.92 г. Подписано печать 25.11.96. Формат 6*88 I /16.
Гарнитура Сенчури. Печать офсетная. Усл. печ. л. 2,94. Усл. кр.-отт. 3,3. Уч.-изд. л. 3,56.
Тираж 1000 экз. Заказ 1615. Заказное. С 099. Изд. № 3-3-3/5 № 6784

Текст набран в издательстве на ПЭВМ
Ордена "Знак Почета" издательство "ТРАНСПОРТ",
103064, Москва, Басманный туп., 6а

Отпечатано в АООТ "Политех-4",
129110, Москва, Б. Переяславская, 46